



**COMUNE DI GENOVA**

**AREA RISORSE TECNICO OPERATIVE  
DIREZIONE INFRASTRUTTURE E DIFESA DEL SUOLO**

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

**07 Luglio 2021**

## Sommario

1. Titolo del progetto.....	3
2. Tipologia progettuale.....	3
3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale .....	3
4. Localizzazione del progetto.....	6
5. Caratteristiche del progetto .....	6
6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente.....	9
7. Iter autorizzativo del progetto proposto .....	9
8. Aree sensibili e/o vincolate.....	9
9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale .....	10
10. Allegati .....	17

## 1. Titolo del progetto

Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2, lettera h)	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi ( <i>riferimento Allegato II, punto 11 – porti commerciali</i> )
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il **Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi** è stato sottoposto a Procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art.19 del D.Lgs. 152/06, ed ha ottenuto **esclusione dalla procedura di VIA** (con prescrizioni) con **Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.372 del 21/10/2015**. Con nota **Prot. N 245537** il Comune di Genova ha presentato richiesta di valutazione preliminare ai sensi dell'articolo 6 comma 9 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. relativamente al progetto menzionato, in quanto modifica ad opera ricadente al Punto 2, lettera h) dell'Allegato II-bis alla parte Seconda del D. Lgs. 152/06. Con nota del **MATTM del 28 Settembre 2020 Prot. 0075079** è stato comunicato l'esito positivo della valutazione Preliminare ai sensi dell'articolo 6 comma 9 del D. Lgs. 152/06.

### **Breve descrizione del Progetto escluso da VIA**

Il progetto consiste nella creazione di una nuova piattaforma industriale, ubicata tra il pontile Delta del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente, per il trasferimento delle attività industriali attualmente collocate a nord della ferrovia, consentendo il miglioramento della logistica delle aree cantieristiche che, in tal modo, risulterebbero tutte concentrate lungo il lato mare del tracciato ferroviario, così determinando un utilizzo più efficace e razionale delle aree industriali.

L'area oggetto di riempimento (nuova calata a mare) interessa la foce di un rio, denominato rio Molinassi,

che attualmente presenta una situazione di elevata pericolosità per insufficienza delle sezioni e che, nell'ambito degli interventi di realizzazione della nuova piattaforma industriale, verrà deviato nel tratto terminale, adeguandone al contempo la sezione idraulica.

Il progetto per la **messa in sicurezza del Rio Molinassi** (opere di Lotto 1), sviluppato nel rispetto delle prescrizioni contenute nel parere favorevole del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino Regionale (parere n. 17 del 28 giugno 2012), in sintesi, prevede l'esecuzione delle seguenti attività:

- spostamento del tracciato del rio Molinassi verso ovest, con lo sfocio esistente traslato verso il Pontile Delta, al limite delle aree Fincantieri nel tratto verso mare;
- rifacimento del ponte di Via Merano e la realizzazione delle opere connesse a monte, relative alla riprofilatura del fondo alveo al rifacimento dei muri di sponda o al consolidamento di quelli esistenti;
- adeguamento delle sezioni idrauliche di deflusso nel tratto a valle di via Merano fino alla foce;
- realizzazione di due vasche di sedimentazione (a valle di via Ronchi, subito prima dello sbocco a mare).

Si precisa che la soluzione di tracciato valutata nel progetto approvato prevede anche la risoluzione delle interferenze con il tracciato ferroviario e i sottoservizi presenti.

Come detto, con nota Prot. N 245537 il Comune di Genova ha presentato richiesta di valutazione preliminare ai sensi dell'articolo 6 comma 9 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.; le proposte di modifica all'attività di messa in sicurezza del Rio Molinassi che hanno riguardato:

- una modesta modifica del tracciato del rio (modifica di n.2 raggi di curvatura);
- una riduzione delle superfici tombinate a vantaggio della soluzione a "cielo aperto".

Come detto, per tali modifiche è stata comunicata valutazione positiva con nota del **MATTM del 28 Settembre 2020 Prot. 0075079**.

Il progetto di realizzazione della **nuova calata a mare** ad uso cantieristico navale (opere di Lotto 2) ricalca quanto già attuato nelle strutture esistenti in tutto il porto (come ad esempio opere recenti quali Calata Bettolo e Ronco Canepa) e, in sintesi, prevede l'esecuzione delle seguenti attività:

- chiusura dei lati della cassa di colmata mediante utilizzo di cassoni cellulari in calcestruzzo. I cassoni saranno realizzati in idoneo cantiere e completati con trasporto, posizionamento ed affondamento, su uno scanno di imbasamento opportunamente realizzato con scapolame di pietrame a quota variabile s.l.m.;
- realizzazione cassa di colmata mediante riempimento di un'area di dimensioni complessive pari a circa 68.000 m<sup>2</sup>;
- riempimento della cassa di colmata utilizzando i seguenti materiali:
  - materiale nobile (es. tout venant) da cava, per la realizzazione del rinfianco dei cassoni,
  - materiale inerte proveniente da scavi e demolizioni, per la realizzazione dei sottofondi delle pavimentazioni e per il consolidamento del riempimento mediante la tecnica del precarico;
  - materiale di dragaggio e materiale di scavo (compresi i materiali di scavo provenienti dalla

realizzazione del progetto “Terzo Valico” per un quantitativo complessivo pari a circa 600.000 m<sup>3</sup>), per la realizzazione della colmata vera e propria, dopo l'impermeabilizzazione, e per il riempimento delle celle dei cassoni.

Si precisa che nell'ambito del progetto della nuova calata a mare, sono state previste e autorizzate anche tutte le attività di smontaggio e demolizione delle strutture esistenti nell'area interessata dall'intervento.

Come detto, con nota Prot. N 245537 il Comune di Genova ha presentato richiesta di valutazione preliminare ai sensi dell'articolo 6 comma 9 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.; le proposte di modifica all'attività di realizzazione della nuova calata ad uso cantieristica navale hanno riguardato:

- una modifica della tipologia del materiale di riempimento;
- una modifica del profilo di banchina e aumento della superficie della nuova calata circa 90.0000 m<sup>2</sup> rispetto ai 68.000 m<sup>2</sup> del 2014).

Come detto, il MATTM, con nota **del 28 Settembre 2020 Prot. 0075079**, ha espresso valutazione positiva in merito a tali modifiche

Con riferimento alla risoluzione delle interferenze tra le attività in progetto e i sottoservizi presenti non è stata presentata alcuna proposta di modifica sostanziale.

#### **Stato attuale e modifiche proposte**

Il Progetto descritto poco sopra (nel seguito denominato per semplicità **Progetto 2014**) non è ancora stato realizzato e la presente lista di controllo è stata predisposta per la valutazione preliminare (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006) di alcune ulteriori modifiche progettuali.

La tabella successiva riporta un elenco delle principali attività previste e valutate nel Progetto 2014 (colonna di sinistra), e l'indicazione delle modifiche proposte (colonna di destra) oggetto di valutazione nel seguito della trattazione.

<b>Elenco Attività Progetto 2014</b> (escluso da VIA con D.M. n.372 del 21/10/2015)	<b>Modifiche Proposte</b> (valutazione art.6, comma 9, D.Lgs. 152/06)
Realizzazione nuova calata ad uso cantieristica navale come modificata con nota <b>Prot. N 245537</b> del Comune di Genova e valutata positivamente dal MATTM, con nota <b>del 28 Settembre 2020 Prot. 0075079</b>	Integrazione della tipologia del materiale di riempimento.
Messa in sicurezza ambientale del Rio Molinassi, con deviazione e adeguamento del suo tratto terminale come modificata con nota <b>Prot. N 245537</b> del Comune di Genova e valutata positivamente dal MATTM, con nota <b>del 28 Settembre 2020 Prot. 0075079</b>	Nessuna Modifica
Risoluzione delle interferenze tra le attività in progetto e i sottoservizi presenti	Nessuna modifica

Il progetto prevede di utilizzare come materiale di riempimento anche:

- materiali di demolizione prodotti nell'ambito del medesimo del cantiere, cessati della qualifica di rifiuto;
- riciclati che provengono da impianti autorizzati per la produzione di inerti da costruzione a partire da rifiuti;
- eventuali ulteriori materiali da demolizione che cessano della qualifica di rifiuto, che provengono da altri cantieri di opere pubbliche che sono in corso nell'area genovese.

La finalità delle modifiche proposte in merito all'integrazione della tipologia di materiale di riempimento è quella di ottimizzare la gestione dei materiali di cantiere, permettendone il riutilizzo all'interno dello stesso, valorizzando al massimo la realizzazione del riempimento, in un'ottica di economia circolare, anche in relazione a specifiche esigenze del territorio.

Non sono riportati elaborati cartografici, in quanto non sono minimamente modificati.

#### 4. Localizzazione del progetto

Il progetto della nuova calata ad uso cantieristico navale sarà realizzato nell'area del Porto Petroli di Genova, tra il pontile Delta del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente (cfr. **Tavola 1, Tavola 2 e Tavola 3**).

**Le modifiche progettuali proposte per la realizzazione della nuova calata a mare non comporteranno alcuna variazione dell'ubicazione delle aree di progetto.**

#### 5. Caratteristiche del progetto

Con riferimento a quanto indicato nel precedente **Capitolo 3** di seguito si descrivono gli interventi proposti e oggetto di valutazione relativi alla modifica progetto nuova calata a mare: integrazione della tipologia del materiale di riempimento.

##### **Modifica progetto calata - integrazione della tipologia del materiale di riempimento**

Il **Progetto 2014** prevedeva il riempimento della cassa di colmata utilizzando i seguenti materiali:

- materiale nobile (es. tout venant) da cava, per la realizzazione del rinfianco dei cassoni,
- materiale inerte proveniente da scavi e demolizioni, per la realizzazione dei sottofondi delle pavimentazioni e per il consolidamento del riempimento mediante la tecnica del precarico;
- materiale di dragaggio e materiale di scavo (compresi i materiali di scavo provenienti dalla realizzazione del progetto "Terzo Valico dei Giovi" (COCIV) per un quantitativo complessivo pari a circa 600.000 m<sup>3</sup>), per la realizzazione della colmata vera e propria, dopo l'impermeabilizzazione, e per il riempimento delle celle dei cassoni.

A seguito delle modifiche di cui alle note del Comune di Genova **Prot. N 245537** e del **MATTM del 28 Settembre 2020 Prot. 0075079** il **Progetto 2014** prevedeva il riempimento della cassa di colmata utilizzando in luogo del materiale di scavo del COCIV e Rio Molinassi, **materiale inerte proveniente da cave di prestito**.

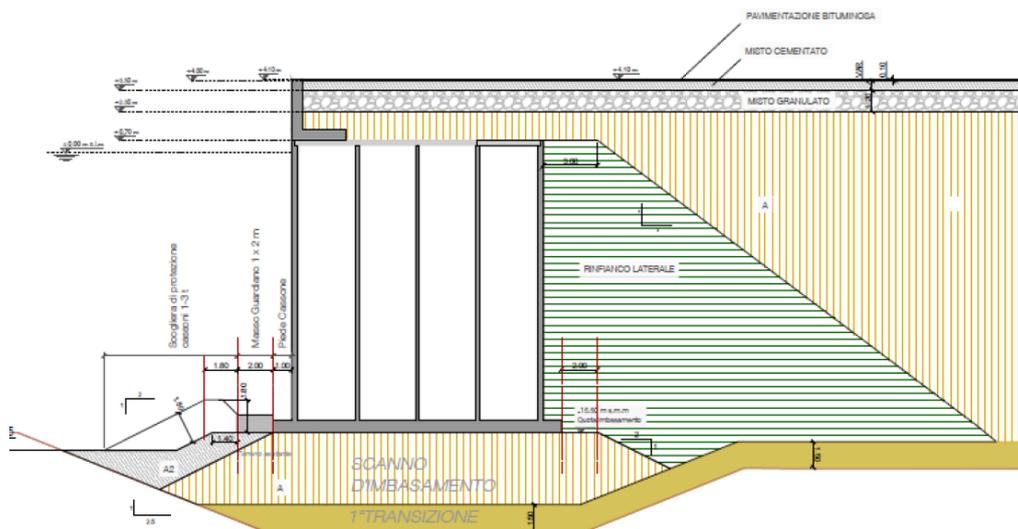
In particolare, si proponeva l'impiego di materiale inerte di cava disponibile in sito originato da attività estrattive, costituito ad esempio da **derivati dei materiali da taglio** / sfridi e scarti di lavorazione di varie dimensioni (da piccoli ciottoli fino a pezzature più grossolane), già disponibile presso alcune cave che saranno preventivamente individuate.

Le **modifiche proposte** propongono, **ad integrazione di quanto sopra**, come indicato al Capitolo 3, l'utilizzo di:

- materiali di demolizione prodotti nell'ambito del medesimo del cantiere, cessati della qualifica di rifiuto;
- materiali riciclati che provengono da impianti autorizzati per la produzione di inerti da costruzione a partire da rifiuti;
- eventuali ulteriori materiali da demolizione che cessano della qualifica di rifiuto, che provengono da altri cantieri di opere pubbliche che sono in corso nell'area genovese (pari a non più del 10 per cento del totale dei materiali reimpiegati nella presente opera).

Si prevede, come indicato nella sottostante **Figura 1**, il reimpiego di tali materiali:

- nello strato di materiale di transizione;
- nello strato di misto granulato tra le quote di 2,30 e 3,50 m.



La scelta di ottimizzazione della gestione dei materiali per il riempimento, si basa su un approccio secondo il modello di economia circolare e green procurement finalizzato a raggiungere l'obiettivo di giusto bilanciamento dello sviluppo sostenibile (economico, sociale ed ambientale) nell'ambito di tale opera. Ulteriore finalità è quella di agevolare il contestuale sviluppo di altre importanti opere pubbliche che il Comune di Genova sta realizzando in tutta l'area urbana genovese (quale il nuovo Water Front di Levante), ottimizzando anche il tal caso, dal punto di vista tecnico ed economico secondo i principi del

modello di economia circolare e green procurement, la gestione dei materiali.

In relazione alla modifica proposta sono stati specificatamente considerati i seguenti aspetti:

**1) Riduzione dello sfruttamento di risorse naturali:**

Il materiale di demolizione cessato dalla qualifica di rifiuto, proveniente dal cantiere stesso o da altri cantieri dell'area genovese, e il riciclato proveniente da impianti autorizzati per la produzione di inerti da costruzione a partire da rifiuti impiegato per il riempimento rappresenta un "vantaggio" ambientale in quanto evita lo sfruttamento di "nuove" ed ulteriori risorse naturali nonché la produzione di nuove volumetrie di materiali, che altrimenti dovrebbero essere oggetto di smaltimento. Se è vero che con la presente variante esso sostituisce sfridi di cava, pure materiali di risulta, va evidenziato che gli sfridi di cava hanno potenzialità di utilizzo assai maggiori dei materiali di demolizione, il cui utilizzo, laddove possibile e, in particolare, quando provengano dal medesimo cantiere o da cantieri geograficamente molto vicini, appare ambientalmente preferibile.

**2) Caratteristiche qualitative del materiale di riempimento:**

Uno dei requisiti per cui tali materiali possano essere utilizzati nei riempimenti in oggetto è che gli stessi devono soddisfare, in ogni caso, il test di cessione, con esclusione di cloruri e solfati in quanto per tali materiali è previsto il reimpiego a mare. Il test di cessione si ritiene da applicare anche nel caso in cui i provvedimenti autorizzativi degli impianti non prevedano le verifiche di tale requisito.

Ulteriore requisito per il riutilizzo nei riempimenti in oggetto è che tali materiali siano scevri di MCA e che, comunque, non presentino (in analisi SEM) concentrazioni di amianto in eccesso a 100 mg/kg, che costituisce la soglia limite tipica di rilevabilità.

**3) Logistica di approvvigionamento del materiale di riempimento:**

La tematica del trasporto può essere dettagliata come segue, in dipendenza delle diverse tipologie di materiale impiegato:

- per i materiali di demolizione prodotti all'interno del cantiere non sussiste alcun problema di trasporto, pertanto è **nullo l'impatto ambientale**;
- per i materiali riciclati si chiarisce che gli stessi giungeranno in cantiere principalmente via mare, fatte salve limitate quantità nella fase iniziale di cantiere, quando, per ragioni logistiche, l'approvvigionamento dovrà avvenire via terra (come sarebbe stato necessario anche con gli sfridi di cava), **l'impatto ambientale del trasporto è pertanto invariato**;
- per i materiali provenienti dai cantieri di opere pubbliche nell'ambito dell'area genovese, si rammenta che saranno in ogni caso, come detto, una quantità limitata a non più del 10 per cento del totale, si chiarisce che giungeranno in cantiere necessariamente via terra, **non andando però ad incrementare l'impatto ambientale**, in quanto la movimentazione degli stessi avverrebbe, comunque, nell'ambito del territorio genovese, a prescindere dal reimpiego degli stessi nell'opera in oggetto. Anzi, i trasporti ad altri siti sarebbero maggiori, e l'impatto ambientale quindi risulta complessivamente ridotto.

<b>6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente</b>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.372 del 21/10/2015
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Parere Autorità di Bacino Regionale <input checked="" type="checkbox"/> Valutazione del MATTM ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. 152/06	Parere n. 17 del 28 giugno 2012 (parere favorevole con prescrizioni al progetto preliminare)  Nota Prot. 0075079.28-09-2020

<b>7. Iter autorizzativo del progetto proposto</b>	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Regione Liguria
<input checked="" type="checkbox"/> Altre autorizzazioni	Le altre autorizzazioni sono state acquisite nell'ambito della Conferenza dei Servizi convocata dal Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Valle d'Aosta/Piemonte/Liguria nell'ambito di specifico procedimento di Intesa Stato-Regione

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>
Non è prevista alcuna modifica relativa all'ubicazione delle opere del Progetto 2014 come modificato a seguito del parere del MATTM Nota Prot. 0075079.28-09-2020.

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Si ricorda che il **Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi** è stato sottoposto a Procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art.19 del D.Lgs. 152/06, ed ha ottenuto **esclusione dalla procedura di VIA** (con prescrizioni) con **Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.372 del 21/10/2015**. **Successivamente**, con nota **Prot. N 245537** il Comune di Genova ha presentato richiesta di valutazione preliminare ai sensi dell'articolo 6 comma 9 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. relativamente al progetto menzionato, in quanto modifica ad opera ricadente al Punto 2, lettera h) dell'Allegato II-bis alla parte Seconda del D. Lgs. 152/06. Infine, con nota del **MATTM del 28 Settembre 2020 Prot. 0075079** è stato comunicato l'esito positivo della valutazione Preliminare ai sensi dell'articolo 6 comma 9 del D. Lgs. 152/06.

**Pertanto, la tabella è stata compilata con esclusivo riferimento alle modifiche proposte con il presente documento.**

In sintesi, le attività oggetto di valutazione riguardano:

- Modifica progetto calata: modifica della tipologia del materiale di riempimento

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Integrazione della tipologia del materiale di riempimento.		<i>Perché:</i> Non è una modifica fisica	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In linea generale la realizzazione delle attività in progetto comporterà: • l'impiego di materiale da demolizione proveniente da cantieri o riciclato proveniente da impianti.; • il consumo di energia (carburante mezzi d'opera e di trasporto).		<i>Perché:</i> • Proprio per non utilizzare risorse naturali si potenzia la tipologia dei materiali da reimpiegare; il riempimento è infatti effettuato con materiali di recupero da altre attività, meramente ampliando la gamma dei materiali utilizzati. • il consumo di energia (carburante mezzi d'opera e di trasporto) sarà analogo o inferiore a quello che si avrebbe avuto in assenza della modifica (tenendo conto anche degli altri cantieri che conferiranno).	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

**9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**

<p>potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Non è previsto l'impiego di sostanze/materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente.</p>	<p><i>Perché:</i>  ---</p>
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Integrazione della tipologia del materiale di riempimento.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p>
<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si      <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> In fase di realizzazione delle opere (cantiere) le emissioni in atmosfera saranno dovute essenzialmente ai gas di scarico dei mezzi e delle attrezzature impiegati, dal sollevamento polveri dovuto alla movimentazione dei mezzi e allo svolgimento delle attività di scavo, sbancamento, riporto e livellamento di terreno.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Nello specifico, l'ampiamiento della gamma dei materiali utilizzati potrà comportare qualche trasporto in più rispetto a quanto ora previsto. Tuttavia, tali trasporti addizionali su strada sono legati essenzialmente al reimpiego dei materiali da demolizione provenienti dai cantieri dell'area genovese, pertanto, tali trasporti sarebbero, comunque, presenti in altri progetti. In generale si può riconfermare quanto già indicato precedentemente e nel seguito richiamato. Le attività sono riconducibili a quelle di un cantiere di medie/grandi dimensioni che, tuttavia opererà solo nelle ore diurne presso le aree maggiormente antropizzate; è possibile prevedere lavorazioni in orario anche notturno per le aree a mare (nuova calata) lontane da aree urbane. Le emissioni in atmosfera saranno prodotte in modo discontinuo e saranno adottate idonee misure di contenimento/mitigazione, quali, ad esempio: • adozione di programmi di manutenzione del parco macchine che garantirà la perfetta efficienza dei motori; • movimentazione di mezzi</p>

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

			<p>con basse velocità d'uscita dalle aree di cantiere;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fermata dei lavori in condizioni anemologiche particolarmente sfavorevoli;</li> <li>• adozione di apposito sistema di copertura del carico nei veicoli utilizzati per la movimentazione di inerti durante la fase di trasporto;</li> <li>• bagnatura area accesso e piazzale per abbattimento polveri, qualora necessaria.</li> <li>• effettuazioni delle operazioni di carico di materiali inerti in zone appositamente dedicate.</li> </ul>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Si riconferma quanto già indicato, in quanto è solamente ampliata la gamma dei materiali reimpiegati.</p>		<p><i>Perché:</i></p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il materiale di riempimento per realizzare la cassa di colmata sarà costituito da materiale da demolizione cessato della qualifica di rifiuto e ricilato.</p>		<p><i>Perché:</i> L'utilizzo di tali materiali non comporta il pericolo di rilasci, in quanto l'ammissibilità di tali materiali per il riutilizzo avverrà solo previa verifica degli stessi tramite esecuzione del test di cessione, finalizzato appunto a prevenire l'eventualità che siverifichino rilasci di inquinanti. Anche il requisito di assenza di MCA o l'assenza di amianto in concentrazioni superiori a 100 mg/kg previene l'eventualità che siverifichino rilasci di inquinanti.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Non sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i> Non ci sono variazioni rispetto alla pregressa situazione progettuale che possono incidere su tale aspetto.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

*Descrizione:*

L'area della colmata infine, rientra nell'ambito dell'Area Specialmente Protette di Importanza Mediterranea "Santuario per i Mammiferi Marini".

*Perché:*

Non ci sono variazioni rispetto alla pregressa situazione progettuale che possono incidere su tale aspetto.

*Descrizione:*

---

*Perché:*

---

*Descrizione:*

Le attività in progetto prevedono l'utilizzo di materiali da demolizione cessati dalla qualifica di rifiuto e riciclati. Ove gli stessi vengono reimpiegati è presente il mare come corpo idrico superficiale.

*Perché:*

Non ci sono impatti ambientali negativi sul corpo idrico superficiale (mare), in quanto la verifica tramite test di cessione garantisce che non ci siano rilasci.

*Descrizione:*

Dal punto di vista della viabilità, le aree di progetto sono caratterizzate dalla presenza di:

- Svincolo autostradale (A10);
- Reticolo stradale urbano;
- Reticolo stradale

*Perché:*

Non ci sono effetti ambientali negativi perché i trasporti su strada conseguenti all'utilizzo di materiali da demolizione provenienti da cantieri di opere pubbliche nell'area genovese sono trasporti che sarebbero comunque avvenuti. Gli altri materiali, come detto, o non hanno trasporto perché provenienti dall'interno del

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
	industriale (via Ronchi).	cantiere o saranno conferiti per lo più via mare. In tal senso non vi è un incremento di emissioni.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Riempimento in area costiera.		<i>Perché:</i> Non ci sono variazioni rispetto alla pregressa situazione progettuale che possono incidere su tale aspetto.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Tutte le aree di progetto sono localizzate in zone urbanizzate (abitato di Genova e area portuale).		<i>Perché:</i>
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto della realizzazione della nuova calata ad uso cantieristico è compreso nelle previsioni di sviluppo del Piano Regolatore del Porto di Genova ad esclusione dell'ampliamento della calata.		<i>Perché:</i> Non ci sono variazioni rispetto alla pregressa situazione progettuale che possono incidere su tale aspetto.
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area circostante a terra è urbana e densamente popolata.		<i>Perché:</i> E' solamente ampliata la gamma dei materiali utilizzati nel riempimento. Nulla varia rispetto a quanto già agli atti, che possa riflettersi su tali aspetti.
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto o		<i>Perché:</i>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
	in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.).		
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'agglomerato di Genova, nel 2018, si è registrato il superamento del limite del valore medio annuale per il biossido di azoto e il superamento della soglia di attenzione per l'ozono.		<i>Perché:</i> E' solamente ampliata la gamma dei materiali utilizzati nel riempimento. Nulla varia rispetto a quanto già agli atti, che possa riflettersi su tale aspetto.
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il Comune di Genova rientra in Zona Sismica 3.		<i>Perché:</i> E' solamente ampliata la gamma dei materiali utilizzati nel riempimento. Nulla varia rispetto a quanto già agli atti, che possa riflettersi su tale aspetto.
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le attività in progetto prevedono l'utilizzo di materiali da demolizione cessati dalla qualifica di rifiuto e riciclati.		<i>Perché:</i> E' solamente ampliata la gamma dei materiali utilizzati nel riempimento. Nulla varia rispetto a quanto già agli atti, che possa riflettersi su tale aspetto.
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree di progetto sono localizzate a distanza (in linea d'aria) oltre 50 km dal		<i>Perché:</i>

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>		
	confine con la Francia.	

## 1. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
Tavola 1	Corografia 1:10.000	1:10.000	Tav_1_corografia.pdf
Tavola 2	Planimetria Generale dell'Opera	1:2.500	Tav_2_planimetria_generale.pdf
Tavola 3	Planimetria con Individuazione degli Interventi Strutturali	varie	Tav_3_individuazione_interventi.pdf

Il Direttore  
Responsabile Unico di Procedimento  
(Arch Roberto Valcalda)

*(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*